Pacific Pilotage Authority
Annual Report 2002

Canada

Front Cover Photo: Pacific Pilot VI welcomes the Pacific Pathfinder to the fleet on January 18, 2003.
Photo courtesy of Pat Van Den Bosch.

Members of the Authority from left to right, Mrs. Lorraine Cunningham, Mr. R. G. Barlow, Mr. Kim T. Christensen, Mrs. H. Anne Lippert, Mr. Maurice Fellis (Chairman), Captain A. A. Flotre, Captain J.J. Davies, Mr. D. B. McLennan (President and C.E.O.)

Management of the Authority from left to right, Michael McGuire, Diane Street, Kevin Obermeyer, Dennis McLennan, Bruce Chadwick, Pat Van Den Bosch, David Avey

103-04392/

Members of the Authority

*Chairman**
MR. MAURICE FELLIS

*Member**
MR. R.G. BARLOW
President & C.E.O.
Colley West Shipping Ltd.

Member
MR. KIM T. CHRISTENSEN

*Member**
MRS. LORRAINE CUNNINGHAM
President
Cunningham Group

Member
CAPTAIN J.J. DAVIES
Marine Pilot

Member
CAPTAIN A. A. FLOTRE
Marine Pilot

*Member**
MRS. H. ANNE LIPPERT
Vice President
Lippert Investments Ltd.

Officers

President & C.E.O.
MR. D.B. McLENNAN

Controller
MR. B.D. CHADWICK

Vice President, Marine Operations
CAPTAIN K.G. OBERMEYER

** Denotes member of Audit Committee*

OFFICES

Head Office

1000 - 1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4

TELEPHONE: (604) 666-6771
FAX: (604) 666-6093 Dispatch
FAX: (604) 666-1647 Administration
Email: admins@ppa.gc.ca

Dispatch Offices

1000 - 1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4

211 Dallas Road
Victoria, British Columbia
V8V 1A1

Web Site

www.ppa.gc.ca

Pilot Boarding Stations

Sandheads, off STEVESTON

Brotchie Ledge, off VICTORIA

Cape Beale, off PORT ALBERNI

Triple Island, off PRINCE RUPERT

The Authority's corporate objectives are:

1 To provide **safe, reliable and efficient marine pilotage** and related services in the Coastal waters of British Columbia including the Fraser River.

2 To provide the services within a commercially-oriented framework directed toward maintaining **financial self-sufficiency** through tariffs which are fair and reasonable.

3 To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise through the productive application of these resources in the interest of safe navigation.

4 To be responsive to the Government's environmental, social and economic policies.

Photo courtesy of Dave Roels

The Authority's corporate values are:

1 **Honesty/Integrity** - We will ensure honesty and integrity in everything that we do. We share responsibility for being effective, accountable and acting appropriately. We consider the outcome of decisions for all those affected before we implement change. We act with visible integrity and openness, and support each other in these actions.

2 **Positive Stakeholder Relations** - We will work hard to maintain positive relations with all stakeholders including the shipping industry, the pilots and their respective organizations, our employees, the communities in which we operate and all other related individuals and organizations.

3 **Service Quality** - We strive for excellence in all our activities. We continuously learn, develop and improve. We take pride in our work and in the services we provide to our clients and partners.

4 **Accountability/Responsibility** - We are accountable, as individuals, team members and as an organization for our actions and our decisions. We make effective and efficient use of the resources provided to us. We adhere to our policies and procedures, our Mission and Objectives, and to the Regulations governing us. When our commitment to innovation is at odds with existing procedures, we will work within the system to achieve positive change and improvement.

5 **Adaptability and Innovation** - We value innovation and creativity. We encourage and support originality and diversity of thought. As individuals and as teams, working with our internal and external partners, we welcome new ideas and methods to enhance our service and the use of our resources.

February 10, 2003

Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport
Tower C, 29th Floor, Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Sir:

I am pleased to submit the annual report of the Pacific Pilotage Authority for the year ended December 31, 2002.

The principal mandate of the Authority to provide safe, reliable and efficient pilotage was fulfilled. The Authority completed 12,655 assignments, with only ten minor incidents, resulting in a success ratio of 99.921% completed without incident. The Senior Pilot Training Program continued with ship models and simulator training.

The financial position of the Authority continued to be affected by the downturn in the economy. However, by working in close cooperation with the Chamber of Shipping of British Columbia, the pilots and industry, efficiencies were implemented that provided a $622,000 surplus.

The Pilot Launch Replacement Program is progressing well with the new launch scheduled to be in service in Prince Rupert in 2003. The Public Awareness Program continues to be successful with the stakeholders' issues addressed through the Authority's enhanced communication process. A united position was presented to the Canada Marine Act Review Panel reflecting support of the pilotage system on the West Coast.

I would like to thank the Chairman, the Board of Directors and the employees for their contribution and dedication to the Authority.

Sincerely,

Dennis B. McLennan

President and Chief Executive Officer

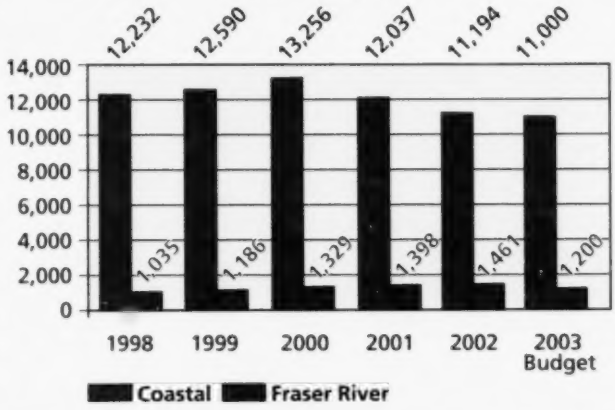
Traffic

During the year of 2002 coastal assignments declined by seven percent which represents 843 assignments when compared to the prior year. As a reminder, 2001 assignments declined by nine percent resulting in a two year cumulative decline, 2000 to 2002, of 2,062 assignments. West Coast shipments are generally resource based so this level of decline is in line with commodity tonnage levels.

The Authority categorizes its assignments into four key areas:

- Port of Vancouver
- Vancouver Island
- Northern
- Fraser River

Annual Pilotage Assignments

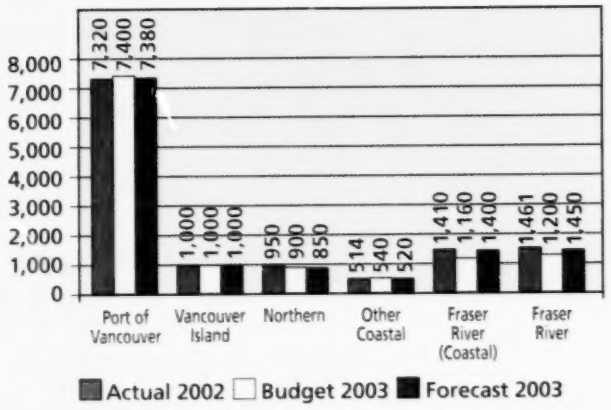


The Port of Vancouver, which includes Roberts Bank and Deltaport, is the largest traffic centre representing sixty-five percent of all coastal assignments performed by the Authority. Even though this port's total tonnage levels in 2002 were comparable to the prior year, fluctuations in commodity sectors resulted in 1,020 fewer pilotage assignments during 2002. The severest decline was experienced in the grain sector which saw pilotage assignments drop from 1,980 in 2001 to 1,050 in 2002. This decrease was attributable to two key factors, severe drought conditions in the Prairies resulting in lower tonnages available for shipment and a labor disruption. Coal tonnages through this port dropped by fifteen percent which resulted in 300 fewer pilotage assignments. These decreases were partly offset by increased container traffic which provided 140 more pilotage assignments during 2002. The cruise sector, although increasing in passenger count remained fairly comparable in pilotage assignments mainly due to the larger size of vessels calling.

Photo courtesy of Dave Roels

Vancouver Island has traditionally been linked to the Forest Industry so when this sector started to decline the pilotage assignments followed. Some of the Island ports have experienced permanent mill closures, such as Gold River and Tahsis. Other ports like Alberni and Nanaimo have experienced tonnage decreases. Over the last few years this area has stabilized at approximately nine to ten percent of all coastal assignments. During 2002 the pilotage assignments increased by 30 mainly due to increased cruise ship calls to Victoria.

Annual Assignments by Area



The Northern area which includes Prince Rupert, Kitimat and Stewart, accounts for eight percent of all coastal assignments. This area is traditionally resource dependant so it has experienced declining traffic levels over the last few years. Rupert saw a slight increase during the year of 2002 to 410 assignments mainly due to increased grain shipments resulting from a labor dispute in Vancouver. Kitimat traffic dropped slightly during 2002 to 460 assignments while Stewart increased slightly to 80 assignments.

During 2002 the Fraser River surpassed the record set in the prior year. Since the river requires the services of both a coastal and a river pilot this traffic accounted for 1,410 assignments representing thirteen percent of the Authority's coastal traffic. In addition, eight employee pilots performed 1,461 assignments within this area setting another record. These strong traffic levels are mainly due to increased calls by container and car ships utilizing the river facilities.

Tne Authority conducts an annual forecasting exercise where traffic is broken down not only by area, but by port and terminal as well. This allows the Authority to project traffic trends by commodity and sector after talking to customers, ports and terminal operators. On a quarterly basis the forecast is revised noting any developing trends that will have a significant impact on the annual pilotage assignments. This information is shared with Industry, at their request.

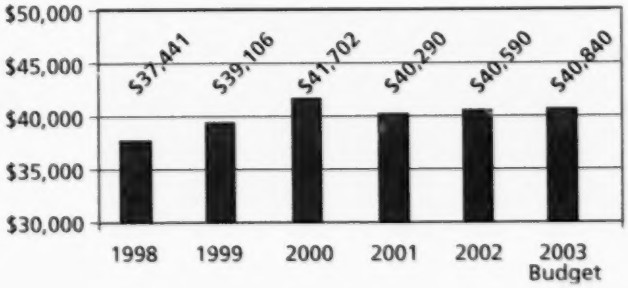
The graph shows the 2003 traffic forecast by area. Coastal traffic levels for 2003 are forecast to be 11,150 which are very comparable to the 11,194 actual assignments of 2002. Fraser River assignments are forecast at 1,450 for 2003 which is comparable to the 1,461 actual assignments of 2002.

Financial Results

Annual revenues for 2002 totaled $40.6 million leading to a surplus of $622,000. Included in the revenue for the year was $619,000 of launch replacement fees which is an $80.00 charge per boarding that is intended to finance the new launch construction program.

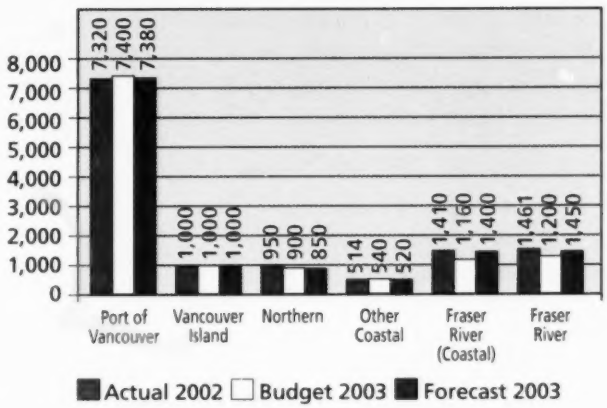
Annual expenses for 2002 totaled $40.0 million and included $552,000 in pilot training.

Annual Revenues (000's)



Vancouver Island has traditionally been linked to the Forest Industry so when this sector started to decline the pilotage assignments followed. Some of the Island ports have experienced permanent mill closures, such as Gold River and Tahsis. Other ports like Alberni and Nanaimo have experienced tonnage decreases. Over the last few years this area has stabilized at approximately nine to ten percent of all coastal assignments. During 2002 the pilotage assignments increased by 30 mainly due to increased cruise ship calls to Victoria.

Annual Assignments by Area



The Northern area which includes Prince Rupert, Kitimat and Stewart, accounts for eight percent of all coastal assignments. This area is traditionally resource dependant so it has experienced declining traffic levels over the last few years. Rupert saw a slight increase during the year of 2002 to 410 assignments mainly due to increased grain shipments resulting from a labor dispute in Vancouver. Kitimat traffic dropped slightly during 2002 to 460 assignments while Stewart increased slightly to 80 assignments.

During 2002 the Fraser River surpassed the record set in the prior year. Since the river requires the services of both a coastal and a river pilot this traffic accounted for 1,410 assignments representing thirteen percent of the Authority's coastal traffic. In addition, eight employee pilots performed 1,461 assignments within this area setting another record. These strong traffic levels are mainly due to increased calls by container and car ships utilizing the river facilities.

The Authority conducts an annual forecasting exercise where traffic is broken down not only by area, but by port and terminal as well. This allows the Authority to project traffic trends by commodity and sector after talking to customers, ports and terminal operators. On a quarterly basis the forecast is revised noting any developing trends that will have a significant impact on the annual pilotage assignments. This information is shared with Industry, at their request.

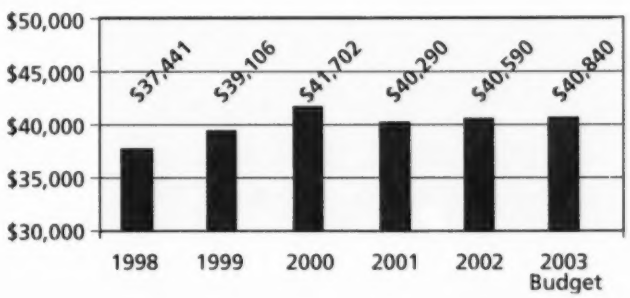
The graph shows the 2003 traffic forecast by area. Coastal traffic levels for 2003 are forecast to be 11,150 which are very comparable to the 11,194 actual assignments of 2002. Fraser River assignments are forecast at 1,450 for 2003 which is comparable to the 1,461 actual assignments of 2002.

Financial Results

Annual revenues for 2002 totaled $40.6 million leading to a surplus of $622,000. Included in the revenue for the year was $619,000 of launch replacement fees which is an $80.00 charge per boarding that is intended to finance the new launch construction program.

Annual expenses for 2002 totaled $40.0 million and included $552,000 in pilot training.

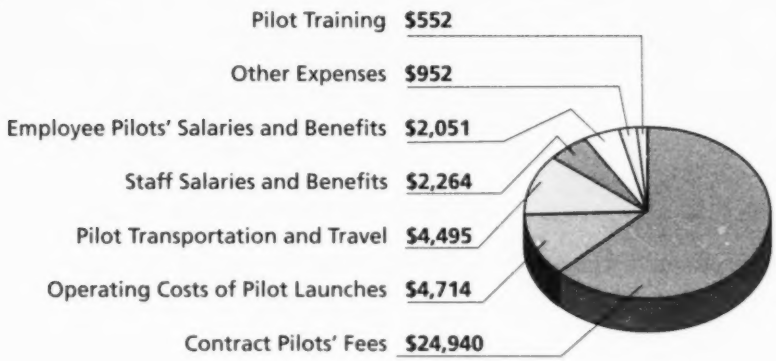
Annual Revenues (000's)



Senior pilot training carried forward with eighteen pilots receiving manned model instruction at Port Revel, France. In addition, training on Azipod propulsion systems continued from the prior year as twenty-seven pilots received simulator training at Star Centre, Florida. Radio training as per Transport Canada regulations, was mandatory for all pilots during the year. The Authority feels that the outcome of this training is reflected in 99.921% of assignments undertaken during the year without incident.

The chart below shows the Authority's major categories of expenses for 2002.

Expense Categories 2002 (000's)

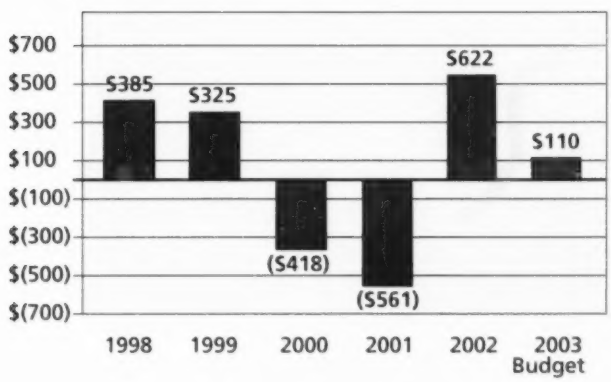


During the year of 2001 the Authority applied for a twenty-seven month tariff continuing through to December 31, 2003. This adjustment had the full support of Industry and was in two stages. The first stage adjusted tariff rates by 4.5% for the period of October 1, 2001 to December 31, 2002. The second stage covers the period of January 1, 2003 to December 31, 2003 and provides for an adjustment of 4.5%.

The 2003 budget shows a surplus of $110,000 for the year based upon 11,000 coastal and 1,200 river assignments. Since inception in 1972, the Authority has been financially self-sufficient and has structured its finances in order to maintain this position.

This graph shows the annual surplus and deficits by year. As the reader can note, these outcomes represent one to two percent of annual revenues each year. The Authority's strategy has been to budget and propose tariff adjustments that will maintain small surpluses per year. The downside to annual surpluses in this range is that the Authority is susceptible to major traffic swings and other unforeseen costs beyond their control.

Annual Surplus (Deficit) in 000's



Pilot Launch Construction

The *Pacific Pathfinder* was launched on January 18, 2003 at a local shipyard in Victoria. This vessel's aluminum hull construction along with strict weight monitoring during the construction period should result in service speeds approaching 26 knots. The vessel is twenty-two metres in length and fitted with state of the art engines and a water jet propulsion system.

Photo courtesy of Pat Van Den Bosch

The launch is scheduled to go into service at Prince Rupert during May 2003 to service the Triple Island boarding station. Since this is the first launch of this size to be built by the Authority in over thirty years there will be a careful evaluation of all operational and performance aspects once she enters service. Only after this evaluation is complete will plans for another launch be formulated and discussed with Industry.

Operational Accomplishments during the Year

- One Fraser River apprentice was licenced during the year.
- The Authority's management team continued the agency visitation program during 2002 meeting with ten agencies. These bi-annual visits are intended to further enhance ongoing communication with Industry.
- The seasonal boarding station at Pine Island was continued for the sixth season with 286 (240 during 2001) vessels serviced at this station during the year.
- Senior pilot training continued at Port Revel with eighteen pilots receiving manned model instruction. In addition, twenty-seven pilots received simulator training at Star Centre. The intent of this program is to ensure all pilots received either manned model or simulator training at least once, every five years.
- All Coastal and River pilots along with the Authority's launchmasters completed a two day GMDSS (radio) course.
- The first Pilotage Risk Management Methodology (PRMM) was successfully completed during 2002. This PRMM examined the eight hour, 105-mile regulation.

Canada Marine Act Review

The Authority submitted a position paper to the panelists at the hearing held in Vancouver during November 2002. The Authority's paper spoke to the need to keep the current board structure of two pilots, two Industry representatives and two public members along with a part time Chairman. This is a model that has proven itself and continues to works very well on the West Coast and there is no compelling reason to change it.

Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues

Panel Recommendation #1

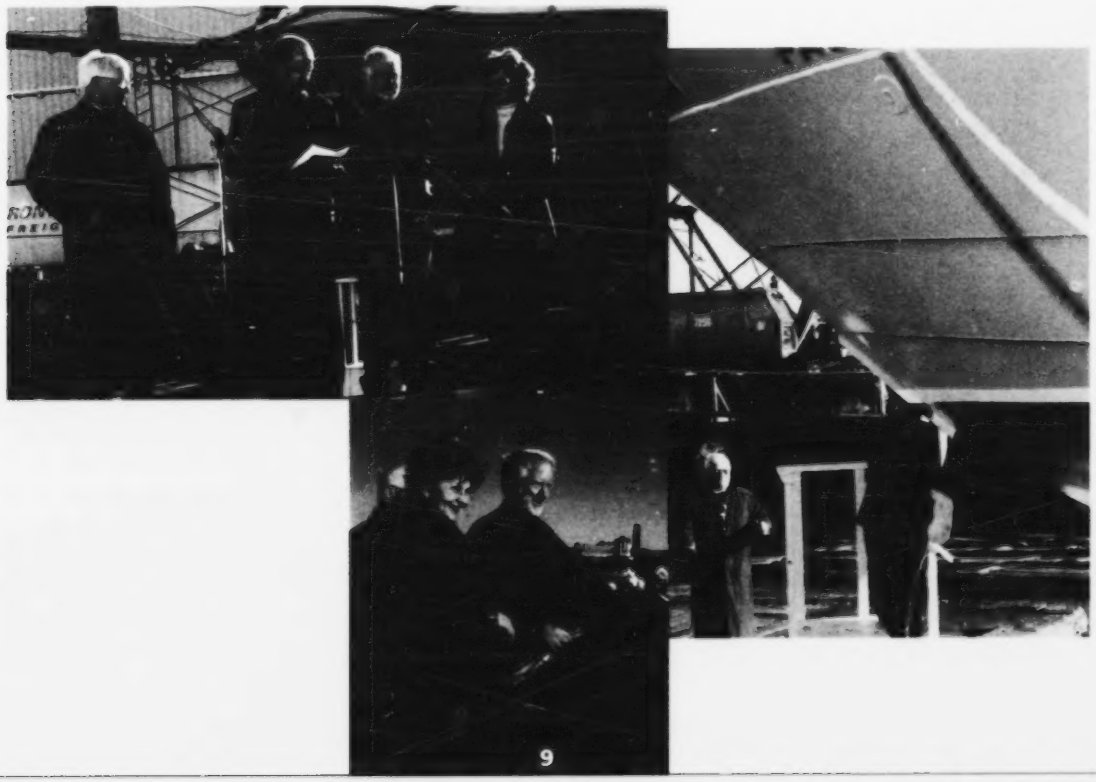
Adoption of a risk based methodology to be used for the designation or re-assessment of compulsory pilotage areas.

- The Q850 Risk Management Methodology was adapted by Transport Canada and accepted by the Pilotage Authorities as the risk based methodology for the Pilotage Risk Management process.
- The Pilotage Risk Management Methodology (PRMM) process and training of project leaders and facilitators was completed in July 2001.
- The first PRMM study in the Pacific Pilotage Region was to review the 105-mile rule. To this end a consultant was hired in September 2001, and he presented his report to the stakeholders during February 2002.
- Status - completed.

Panel Recommendation #6

Pacific Pilotage Authority to report upon changes to the 8 hour, 105-mile regulation.

- A Pilotage Risk Management Methodology (PRMM) study was conducted on the 8 hour, 105 mile regulation starting September 2001. The final report was presented during February 2002.
- The Board of Directors of the Authority published their decision in May 2002. In this case there was no change to the 8 hour, 105-mile regulation. All evidence presented and reviewed by the risk committee supported the decision of the Board.
- Status - completed.



Photos courtesy of Pat Van Den Bosch

Panel Recommendation #8

Pacific Pilotage Authority to report on the pool of qualified pilot candidates in their annual reports.

- At December 31, 2002 there are eight candidates on the eligibility list who have passed the pilots exam and are waiting to commence the apprenticeship program.
- In addition, there were twenty-eight applications for the coast pilot's exam scheduled for February 2003.
- There are fifteen candidates on the two-year familiarization program.
- Based upon an average attrition rate of five pilots per annum the Authority presently has a ten year supply of candidates.
- Status – reported annually.

Panel Recommendation #9

Development and implementation of a system for the regular assessment of a pilot's competence and quality of service.

- The Pilotage Authorities, the Canadian Merchant Service Guild and the Canadian Marine Pilots Association agreed to a national format in September 2001.
- The new format will serve to identify gaps in a pilot's training and currency and is reviewed by the Pilot Training and Examination Committee (PTEC) on an annual basis.
- A complete audit of all licenced pilots was conducted during May 2002 in order to evaluate the present pilot currency in each area.
- Status – ongoing.

Panel Recommendation #16

The Authority in partnership with pilots and interested parties, to examine all aspects of its operations on an ongoing basis, and report the specific steps that have been taken to achieve the goal of improved efficiencies and further cost reductions.

- During the year, the Authority met and consulted with ten shipping agencies, the British Columbia Coastal Pilots Ltd., the Chamber of Shipping of British Columbia and the North West Cruiseship Association. As a result of these meetings the following initiatives were implemented:
  - A new launch contractor was approved for the Pine Island boarding station. This allowed the station to maintain the operational efficiencies enjoyed by our customers.
  - The Authority finalized bank loans relating to the construction costs of the new launch. The structure of these loans will allow the Authority to apply any surplus funds generated to the variable portion without penalty, thus reducing the annual interest expense.
  - A review of remote locations within the areas that the Authority services were undertaken during the year. The results from this review, with a view to avoiding cross-subsidization, were presented to Industry for further discussion.
  - Concerns regarding the Haro Strait traffic lanes were resolved with all parties concerned through ongoing consultation during the year.
  - Mainly due to the decreased traffic levels through the Triple Island boarding station, the seasonal launch crew was not taken on to full time status during 2002.

Panel Recommendation #18

Calls for regular consultations with interested parties on financial, operational and planning issues that affect such parties.

- The Authority continued its attempts to adopt a pro-active stance with regard to meeting with interested parties during 2002.
- Prior to the 2002 cruise season the Authority conducted extensive discussions with Industry in order to establish a fair and reasonable tariff at the Pine Island station.
- The Authority is an associate member of the Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC) and attends the monthly Navigation and Pilotage committee meetings.
- In addition the Authority meets with representatives of the Chamber of Shipping of British Columbia to discuss financial and other related issues.
- The Authority continues as an active member of Western Transportation Advisory Council (WESTAC) and the Northwest Corridor Development Corporation (NCDC).
- The Board of the Authority continues to visit and meet regularly with the major ports that the Authority services.

Photo: courtesy of Dave Roels

STATEMENT OF MANAGEMENT RESPOSIBILITY

These financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The Authority's management is responsible for the integrity and objectivity of the data in these financial statements along with the supporting information contained in the annual report. Management maintains a system of internal control to provide reasonable assurance as to the reliability of financial information and the safeguarding of assets.

The Board of Directors of the Authority is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises this responsibility through an Audit Committee which meets regularly with management and the independent auditor.

The independent auditor, the Auditor General of Canada, is responsible for auditing the financial statements of the Authority and for issuing her report thereon.

K.G. Obermeyer
Vice President, Marine Operations
January 31, 2003

B.D. Chadwick
Controller

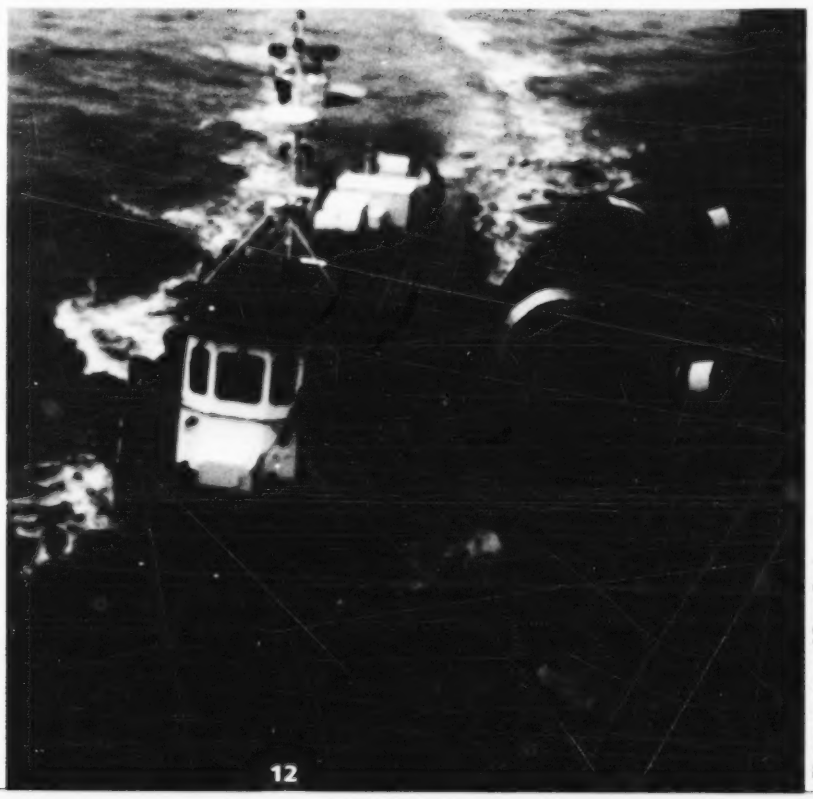


Photo: courtesy of Dave Roels

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of the Pacific Pilotage Authority as at December 31, 2002 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2002 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Roger Simpson, FCA
Principal
for the Auditor General of Canada

Vancouver, Canada
January 31, 2003

Balance Sheet

as at December 31

(in thousands of dollars)

ASSETS	2002	2001
Current		
Cash	**$ 2,172**	$ 1,769
Accounts receivable	**3,465**	3,109
Prepaid expenses	**38**	49
	5,675	4,927
Long-term		
Long-term investments (Note 4)	**726**	1,177
Capital assets (Note 5)	**3,548**	1,637
	$ 9,949	$ 7,741
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	**$ 3,702**	$ 3,428
Current portion of bank loans (Note 6)	**339**	–
	4,041	3,428
Long-term		
Bank loans (Note 6)	**983**	–
Employee severance benefits	**941**	951
	5,965	4,379
Commitments (Note 7)		
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital	**806**	806
Retained earnings	**3,178**	2,556
	3,984	3,362
	$ 9,949	$ 7,741

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Authority:

Chairman: *Member:*

Statement of Operations and Retained Earnings

for the year ended December 31

(in thousands of dollars)

	2002	2001
Revenues		
Pilotage charges	**$ 40,512**	$ 40,114
Interest and other income	**78**	176
	40,590	40,290
Expenses		
Contract pilots' fees	**24,940**	25,635
Operating costs of pilot boats	**4,714**	4,687
Transportation and travel	**4,495**	4,530
Staff salaries and benefits	**2,264**	2,135
Pilots' salaries and benefits	**2,051**	1,891
Pilots' training	**552**	861
Professional and special services	**259**	419
Utilities, materials and supplies	**170**	171
Rentals	**168**	164
Amortization	**102**	149
Computer services	**94**	100
Communications	**66**	65
Interest expense	**47**	–
Repairs and maintenance	**46**	44
	39,968	40,851
Net surplus (deficit) for the year	**622**	(561)
Retained earnings, beginning of year	**2,556**	3,117
Retained earnings, end of year	**$ 3,178**	$ 2,556

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Statement of Cash Flows

for the year ended December 31
(in thousands of dollars)

	2002	2001
Operating activities		
Net surplus (deficit) for the year	**$ 622**	$ (561)
Items not affecting cash:		
Amortization of capital assets	**102**	149
Employee severance benefits	**(10)**	56
Net change in working capital balances excluding cash	**(71)**	(64)
Cash provided by (used in) operating activities	**643**	(420)
Investing activities		
Acquisition of capital assets	**(2,013)**	(1,165)
Purchase of investments	**(1,449)**	(417)
Proceeds on disposal of investments	**1,900**	1,779
Cash (used in) provided by investing activities	**(1,562)**	197
Financing activities		
Bank loans	**1,500**	–
Repayment of bank loans	**(178)**	–
Cash provided by financing activities	**1,322**	–
Increase (decrease) in cash	**403**	(223)
Cash, beginning of year	**1,769**	1,992
Cash, end of year	**$ 2,172**	$ 1,769
Supplementary disclosure		
Interest paid	**$ 47**	$ –

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Notes to Financial Statements

December 31, 2002

1. Authority and objectives

The Pacific Pilotage Authority was established in 1972 pursuant to the *Pilotage Act*. The objectives of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The Act further provides that the tariffs of pilotage charges shall be fair and reasonable and consistent with providing a revenue, together with any revenue from other sources, sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

Coastal pilotage services are provided by the British Columbia Coast Pilots Ltd. under an agreement for services. Pilotage services on the Fraser River are provided by employee pilots.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act* and is not subject to any income taxes.

2. Significant accounting policies

Amortization

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful lives of the assets as follows:

Buildings		20 years
Pilot boats		20 years
Equipment	- communication and other	10 years
	- computers	3 years
Leasehold improvements		10 years

Employee severance benefits

Employees are entitled to specified severance benefits as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these payments is estimated and recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees.

Contributed capital

Amounts representing the values assigned to capital assets transferred from Canada in 1972 and the cost of property and equipment financed from previous parliamentary appropriations are shown as contributed capital.

Pension plan

All employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. The Authority contributes $2.14 for every dollar contributed by the employee. If an employee's annual salary is greater than $99,800, the portion of the employee's annual salary above $99,800 is subject to an employer contribution of $15.00 for every dollar contributed by the employee. The Authority's contributions during the year amounted to $720,502 (2001 - $579,065).These contributions represent the total pension obligation of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis. Employee contributions to the plan were $221,038 (2001 - $234,638).

Investments

The objective of the Authority's long-term investment policy is to maximize the investment rate of return in a Government of Canada bond portfolio.

The carrying value of the investments, consisting of bonds, is cost, net of amortization of premiums/discounts on purchase. Market value is based on the quoted price of the securities at year-end. Gains and losses from the sale of the investments are realized in the year in which they occur.

3. Financial instruments

The Authority invests its funds with a Canadian chartered bank and Government of Canada guaranteed instruments.

Due to the short term nature of accounts receivable, accounts payable and accrued liabilities, their fair value approximates book value.

There is no concentration of accounts receivable with any one customer, and accordingly there is no significant credit risk.

4. Long-term investments

	2002		2001	
	Carrying Value	**Market Value**	Carrying Value	Market Value
	(in thousands of dollars)		(in thousands of dollars)	
Federal Bonds	**$ 428**	**$ 466**	$ 859	$ 908
Canada Housing Trust Bonds	**132**	**138**	–	–
Canada Mortgage and Housing Corporation Bonds	**166**	**178**	318	325
	$ 726	**$ 782**	$ 1,177	$ 1,233

The long-term investments will mature over the next five years. Fluctuations in interest rates can impact the market value of these investments. The effective yield on investments is 5.25% at December 31, 2002 (5.85% at December 31, 2001).

5. Capital assets

	2002			2001		
	Cost	**Accumulated amortization**	**Net**	Cost	Accumulated amortization	Net
		(in thousands of dollars)			(in thousands of dollars)	
Buildings	**$ 228**	**$ 122**	**$ 106**	$ 218	$ 99	$ 119
Pilot boats	**1,306**	**1,203**	**103**	1,306	1,186	120
Equipment						
- communication and other	**698**	**647**	**51**	698	611	87
- computers	**271**	**260**	**11**	255	239	16
Leasehold improvements	**48**	**17**	**31**	39	12	27
Work in progress - pilot launch	**3,246**	**–**	**3,246**	1,268	–	1,268
	$ 5,797	**$ 2,249**	**$ 3,548**	$ 3,784	$ 2,147	$ 1,637

6. Bank loans

	2002	2001
A fixed-rate term loan of $ 1.0 million to finance the construction of a pilot launch was obtained in March of 2002. This loan matures in 2006 and bears interest at the rate of 5.87%. The capital repayments are calculated based on an amortization period of four years. During 2002, the Authority made capital repayments totalling $ 170,125.	**$ 829,875**	$ –
A floating-rate term loan of $ 500,000 to finance the construction of a pilot launch was drawn down upon in November of 2002. This loan matures in 2007 and bears interest at bank prime less 0.5% (December 31, 2002 – 4.0%). The capital repayments are calculated based on an amortization period of five years. During 2002, the Authority made capital repayments totalling $ 8,333.	**491,667**	–
	1,321,542	–
Less: current portion	**339,000**	–
	$ 982,542	–

Both loans are unsecured, but the Authority has agreed to refrain from pledging assets as security to any other party.

As at December 31, 2002, the capital repayments of these loans for the following years are as follows:

2003	**$ 339,000**
2004	**353,000**
2005	**368,000**
2006	**170,000**
2007	**92,000**
	$ 1,322,000

7. Commitments

The Authority has a long-term operating lease obligation for office accommodation of $66,000 per annum to December 31, 2004 and $76,000 per annum to December 31, 2009. The obligation also calls for payment of a pro-rata share of annual operating costs, estimated at $42,000 for 2003.

The Authority has a vehicle lease obligation of $6,000 per annum to December 26, 2005.

Historical Financial Summary

(in thousands of dollars)

	1998	1999	2000	2001	2002	BUDGET 2003
REVENUES						
Pilotage	$ 37,277	$ 38,911	$ 41,487	$ 40,114	**$ 40,512**	*$ 40,790*
Interest & other	164	195	215	176	**78**	*50*
	37,441	39,106	41,702	40,290	**40,590**	*40,840*
EXPENSES	37,056	38,781	42,120	40,851	**39,968**	*40,730*
NET INCOME (DEFICIT)	$ 385	$ 325	$ (418)	$ (561)	**$ 622**	*$ 110*
FINANCIAL POSITION						
Current assets	$ 6,231	$ 6,618	$ 6,185	$ 4,927	**$ 5,675**	*$ 4,880*
Current liabilities	2,977	3,503	3,590	3,428	**4,041**	*3,000*
Working capital	$ 3,254	$ 3,115	$ 2,595	$ 1,499	**$ 1,634**	*$ 1,880*
Capital assets less accumulated amortization	$ 515	$ 556	$ 621	$ 1,637	**$ 3,548**	*$ 3,730*

Historical Operating Summary

	1998	1999	2000	2001	2002	BUDGET 2003
AVERAGE NO. OF PILOTS						
Coastal	110	107	104	106	**101**	*106*
Fraser River	7	7	8	8	**8**	*8*
NO. OF ASSIGNMENTS						
Coastal	12,232	12,590	13,256	12,037	**11,194**	*11,000*
Fraser River	1,035	1,186	1,329	1,398	**1,461**	*1,200*
SAFETY						
Assignments free of incidents	99.857%	99.891%	99.897%	99.926%	**99.921%**	

Administration de Pilotage du Pacifique
Rapport Annuel 2002

Canada

Photo de couverture avant: Le Pacific Pilot VI accueille le Pacific Pathfinder dans la flotte le 18 janvier 2003. Photo de Pat Van Den Bosch.

Membres de l'Administration, de gauche à droite: Mme Lorraine Cunningham, M. R. G. Barlow, M. Kim T. Christensen, Mme H. Anne Lippert, M. Maurice Fellis (président), captaine A. A. Flotre, captaine J.J. Davies, M. D. B. McLennan (président directeur général)

Direction de l'Administration, de gauche à droite: Michael McGuire Diane Street, Kevin Obermeyer, Dennis McLennan, Bruce Chadwick, Pat Van Den Bosch et David Avey

Membres de l'Administration

*Président**
M. MAURICE FELLIS

*Membre**
M. R.G. BARLOW
Président-directeur général
Colley West Shipping Ltd.

Membre
M. KIM T. CHRISTENSEN

*Membre**
Mme LORRAINE CUNNINGHAM
Présidente
Cunningham Group

Membre
CAPITAINE J.J.DAVIES
Pilote

Membre
CAPITAINE A. A. FLOTRE
Pilote

*Membre**
Mme H. ANNE LIPPERT
Vice-présidente
Lippert Investments Ltd.

Membres de la direction

Président-directeur général
M. D.B. McLENNAN

Contrôleur
M. B.D. CHADWICK

Vice-président, Opérations maritimes
CAPTAINE K.G. OBERMEYER

** Indique un membre du Comité de vérification*

BUREAUX

Siège social

1000 - 1130, rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

Téléphone: (604) 666-6771
Télécop.: (604) 666-6093 Répartition
Télécop.: (604) 666-1647 Administration
Internet: admins@ppa.gc.ca

Bureaux de répartition

1000 - 1130, rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

211, chemin Dallas
Victoria (Colombie-Britannique)
V8V 1A1

Site Web

www.ppa.gc.ca

Postes d'embarquement des pilotes

Sandheads, au large de STEVESTON

Brotchie Ledge, au large de VICTORIA

Cape Beale, au large de PORT ALBERNI

Triple Island, au large de PRINCE RUPERT

L'Administration poursuit les objectifs généraux suivants:

1 Fournir des services **de pilotage maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces** dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique, y compris le fleuve Fraser.

2 Offrir ces services dans un contexte commercial axé sur le maintien de **l'autonomie financière** en imposant des tarifs équitables et raisonnables.

3 Promouvoir l'utilisation efficace des installations, du matériel et des compétences de l'Administration grâce à l'affectation productive de ces ressources dans l'intérêt d'une navigation sans danger.

4 Être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement.

Photo: Dave Roels

L'Administration épouse les valeurs suivantes:

1 **Honnêteté/Intégrité** - Nous veillons à ce que tout ce que nous faisons soit imprégné d'honnêteté et d'intégrité. Nous partageons la responsabilité en matière d'efficacité, d'obligation de rendre compte et de comportement convenable. Avant d'apporter des changements, nous considérons le résultat des décisions pour tous les concernés. Nous nous comportons avec intégrité et transparence visibles et nous nous appuyons les uns les autres dans nos démarches.

2 **Relations positives entre les groupes intéressés** - Nous nous efforcerons de maintenir des relations positives avec tous les groupes intéressés, y compris l'industrie du transport, les pilotes et leurs organismes respectifs, nos employés, les collectivités dans lesquelles nous fonctionnons ainsi que tous les individus et autres organisations liés.

3 **Qualité du service** - Nous faisons notre possible pour atteindre l'excellence dans toutes nos activités. Nous apprenons, nous nous développons et nous nous améliorons continuellement. Nous sommes fiers de notre travail et des services que nous offrons à nos clients et à nos partenaires.

4 **Obligation de rendre compte/Responsabilité** - À titre d'individus, de membres d'équipes et d'organisation, nous devons rendre compte de nos actions et de nos décisions. Nous faisons une utilisation efficace et efficiente des ressources à notre portée. Nous nous conformons à nos politiques et procédures, à notre mission et à nos objectifs ainsi qu'aux règlements qui nous régisent. S'il y a conflit entre notre engagement à innover et les procédures actuelles, nous travaillerons au sein du système pour apporter des améliorations et des changements positifs.

5 **Adaptabilité et innovation** - Nous prisons l'innovation et la créativité. Nous encourageons et appuyons l'originalité et la diversité des idées. En tant qu'individus et équipes, coopérant avec nos partenaires internes et externes, nous apprécions les idées et méthodes nouvelles visant à améliorer nos services et l'exploitation de nos ressources.

le 10 février 2003

L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports
Tour C, 29e étage, Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur,

Je suis heureux de vous présenter le rapport annuel de l'Administration de pilotage du Pacifique pour l'année prenant fin le 31 décembre 2002.

Le mandat principal de l'Administration, qui consiste à assurer un service de pilotage sécuritaire, fiable et efficient, a été rempli. L'Administration a terminé 12 655 missions avec seulement dix incidents mineurs, ce qui donne un ratio de réussite sans incident de 99,921%. Le programme de formation des chefs pilotes sur modèle et sur simulateur s'est poursuivi.

La situation financière de l'Administration souffre toujours du ralentissement de l'économie. Toutefois, la collaboration étroite avec la Chamber of Shipping of British Columbia, les pilotes et l'industrie a permis de faire des gains d'efficacité qui ont entraîné un excédent de 622 000 $.

Le programme de remplacement des vedettes pilotes progresse à bon rythme. En effet, la mise en service d'une vedette est prévue pour 2003 à Prince Rupert. Le Programme de sensibilisation du public remporte toujours un énorme succès: les points touchants les intéressés sont abordés par le biais du processus de communication amélioré de l'Administration. Une position commune a été présentée au Comité d'examen de la Loi maritime du Canada, ce qui démontre le soutien du système de pilotage sur la côte ouest.

J'aimerais remercier le président, le conseil d'administration et les employés pour leur apport et leur dévouement envers l'Administration.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'expression de ma très haute considération.

Le président et directeur général,

Dennis B. McLennan

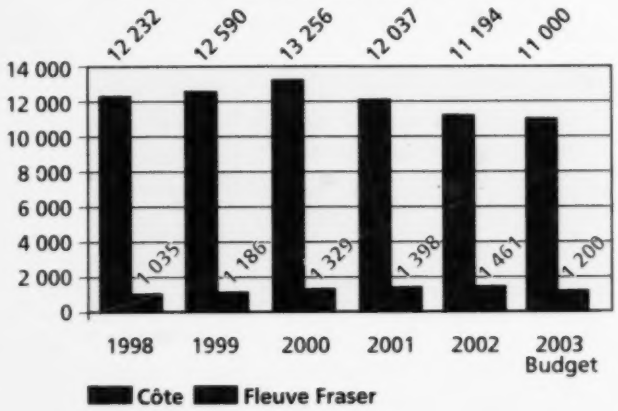
Trafic

Le nombre d'affectations a diminué de 843 entre 2001 et 2002, ce qui représente une baisse de 7 %. En se rappelant qu'en 2001, les affectations avaient également connu une baisse de 9 % par rapport à l'année précédente, nous constatons que le nombre d'affectations a diminué de 2 062 entre 2000 et 2002. En général, les expéditions sur la côte Ouest sont axées sur les ressources naturelles; un tel déclin correspond donc à une baisse dans le niveau de tonnage des marchandises.

Les affectations sont réparties entre les quatre principaux secteurs de l'Administration:

- Port de Vancouver
- Île de Vancouver
- Nord
- Fleuve Fraser

Affectations annuelles de pilotage



Le Port de Vancouver, qui comprend Roberts Bank et Deltaport, constitue le centre le plus achalandé et reçoit 65 % de toutes les affectations effectuées sur la côte par l'Administration. Bien que le tonnage total de produits ayant transité par le port soit d'un niveau comparable à celui de l'année précédente, les variations qu'ont connu les secteurs producteurs de biens ont entraîné, en 2002, la perte de 1 020 d'affectations de pilotage. Le secteur des céréales a connu le déclin le plus important: de 1 980 en 2001, le nombre d'affectations de pilotage y a chuté à 1 050 en 2002. Cette diminution est attribuable à deux raisons majeures, soit la grave période de sécheresse que les Prairies ont connue et qui a entraîné une baisse du tonnage à expédier, et un arrêt de travail. Le tonnage du charbon ayant transité par le port a quant à lui diminué de 15 %, entraînant la perte de 300 affectations de pilotage. Ces diminutions ont été contrebalancées en partie par l'augmentation du trafic de conteneurs, laquelle a permis l'attribution de 140 affectations supplémentaires en 2002. Malgré une augmentation du nombre des passagers, le secteur des croisières a uniquement permis un nombre d'affectations de pilotage comparable à celui de l'année précédente, situation attribuable principalement à l'augmentation de la taille des navires qui visitent le secteur.

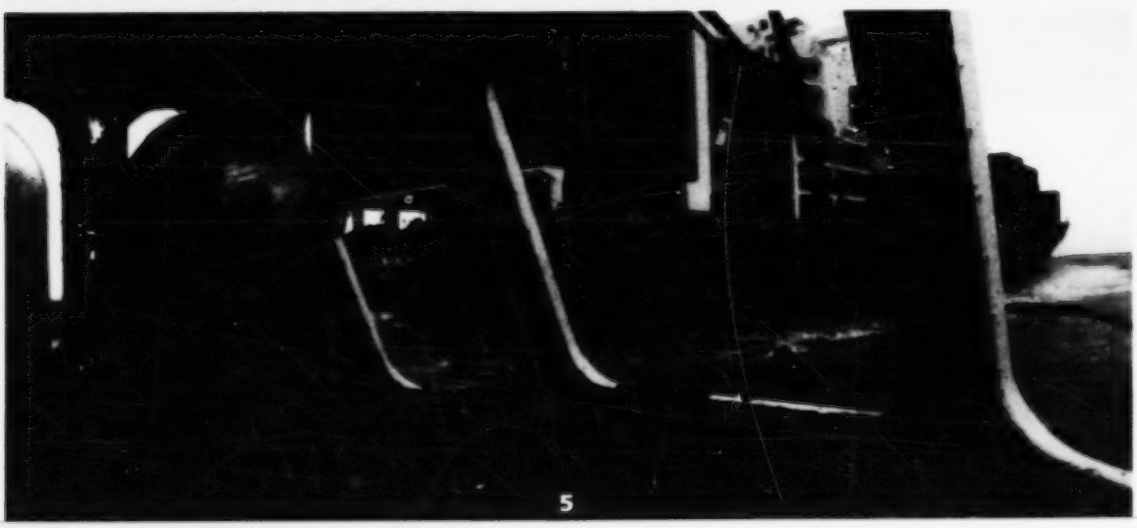
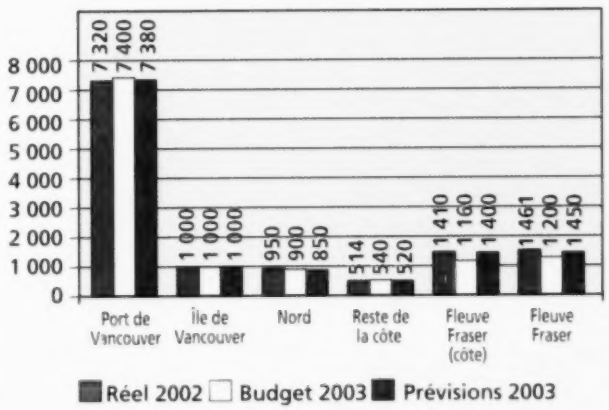


Photo: Dave Roels

L'économie de l'île de Vancouver est traditionnellement axée sur l'industrie forestière; le déclin de cette industrie a donc eu une incidence sur le nombre d'affectations de pilotage dans le secteur. Dans certains ports de l'île, par exemple Gold River et Tahsis, des scieries ont fermé leurs portes pour de bon. Dans d'autres, comme Alberni et Nanaimo, le tonnage qui y transite a diminué. Au cours des dernières années, ce secteur s'est vu attribuer environ 9 à 10 % de toutes les affectations de la côte. En 2002, il a reçu 30 affectations de pilotage de plus que l'année précédente, situation due principalement à l'augmentation du nombre de navires de croisières ayant visité Victoria.

Affectations annuelles par secteur



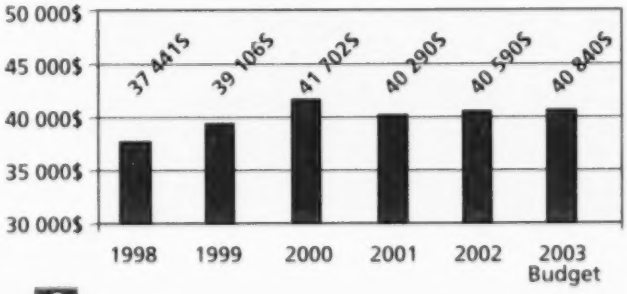
Le secteur du Nord, qui comprend Prince Rupert, Kitimat et Stewart, reçoit 8 % de toutes les affectations de la côte. Ce secteur dépend traditionnellement des ressources naturelles, et le trafic y a donc diminué au cours des dernières années. Prince Rupert a connu, en 2002, une légère hausse (410) du nombre de ses affectations par rapport à l'année précédente; cette situation s'explique surtout par l'augmentation de la quantité de céréales y ayant transité à la suite du conflit de travail qui a eu lieu à Vancouver. A Kitimat, le trafic a subi une légère baisse en 2002, soit 460 affectations de moins qu'en 2001, alors que Stewart a vu le nombre de ses affectations augmenter de 80 pour la même période.

En 2002, le secteur du fleuve Fraser a amélioré le record qui y avait été établi l'année précédente. En effet, étant donné que le fleuve nécessite les services d'un pilote côtier et d'un pilote fluvial, le trafic y a atteint 1 410 affectations, soit 13 % de toutes les affectations attribuées sur la côte. De plus, huit pilotes employés ont effectué 1 461 affectations dans ce secteur, ce qui représente un autre record. Ce haut niveau de trafic s'explique principalement par l'augmentation du nombre de porte-conteneurs et de navires transportant des voitures qui s'arrêtent dans le secteur et utilisent les installations du fleuve.

L'Administration effectue chaque année des prévisions du trafic, divisé non seulement par secteur, mais également par port et par terminal. Après avoir discuté avec les clients et les exploitants des ports et des terminaux, l'Administration peut ainsi établir des projections sur les tendances du trafic par produit et secteur. Elle révise ces prévisions chaque trimestre et prend note de toute tendance qui peut avoir une importance significative sur le nombre d'affectations annuelles de pilotage. Elle fait part de cette information à l'industrie, sur demande.

Le graphique ci-dessus montre les prévisions en matière de trafic pour 2003, par secteur. Nous prévoyons que le nombre d'affectations sur la côte atteindra 11 150 en 2003, niveau tout à fait comparable à celui de 2002, soit 11 194. Pour ce qui est du fleuve Fraser, le nombre d'affectations devrait cette année atteindre 1 450, soit pratiquement le même nombre qu'en 2002 (1 461).

Recettes annuelles (milliers de $)

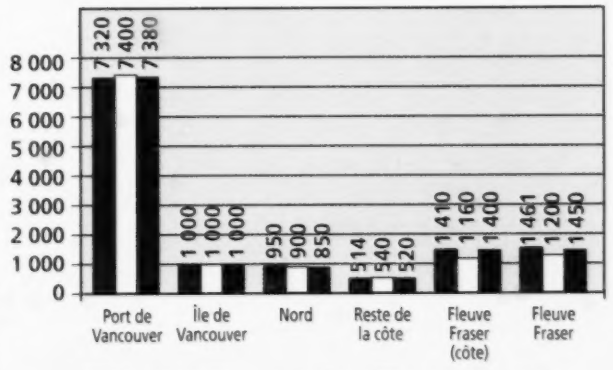


Résultats financiers

En 2002, les recettes annuelles ont atteint 40,6 millions de dollars, ce qui a permis de réaliser des excédents de 622 000 $. Sont compris dans les recettes de l'année 619 000 $ en frais de remplacement de la vedette; il s'agit de droits de 80 $ par embarquement

L'économie de l'île de Vancouver est traditionnellement axée sur l'industrie forestière; le déclin de cette industrie a donc eu une incidence sur le nombre d'affectations de pilotage dans le secteur. Dans certains ports de l'île, par exemple Gold River et Tahsis, des scieries ont fermé leurs portes pour de bon. Dans d'autres, comme Alberni et Nanaimo, le tonnage qui y transite a diminué. Au cours des dernières années, ce secteur s'est vu attribuer environ 9 à 10 % de toutes les affectations de la côte. En 2002, il a reçu 30 affectations de pilotage de plus que l'année précédente, situation due principalement à l'augmentation du nombre de navires de croisières ayant visité Victoria.

Affectations annuelles par secteur



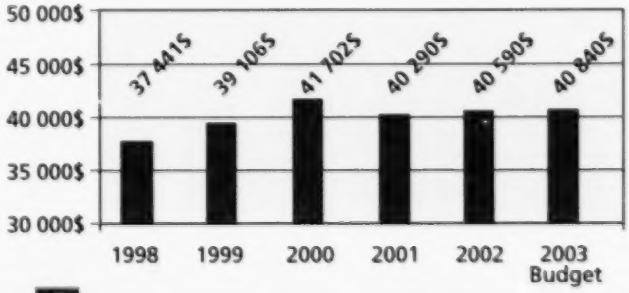
Le secteur du Nord, qui comprend Prince Rupert, Kitimat et Stewart, reçoit 8 % de toutes les affectations de la côte. Ce secteur dépend traditionnellement des ressources naturelles, et le trafic y a donc diminué au cours des dernières années. Prince Rupert a connu, en 2002, une légère hausse (410) du nombre de ses affectations par rapport à l'année précédente; cette situation s'explique surtout par l'augmentation de la quantité de céréales y ayant transité à la suite du conflit de travail qui a eu lieu à Vancouver. A Kitimat, le trafic a subi une légère baisse en 2002, soit 460 affectations de moins qu'en 2001, alors que Stewart a vu le nombre de ses affectations augmenter de 80 pour la même période.

En 2002, le secteur du fleuve Fraser a amélioré le record qui y avait été établi l'année précédente. En effet, étant donné que le fleuve nécessite les services d'un pilote côtier et d'un pilote fluvial, le trafic y a atteint 1 410 affectations, soit 13 % de toutes les affectations attribuées sur la côte. De plus, huit pilotes employés ont effectué 1 461 affectations dans ce secteur, ce qui représente un autre record. Ce haut niveau de trafic s'explique principalement par l'augmentation du nombre de porte-conteneurs et de navires transportant des voitures qui s'arrêtent dans le secteur et utilisent les installations du fleuve.

L'Administration effectue chaque année des prévisions du trafic, divisé non seulement par secteur, mais également par port et par terminal. Après avoir discuté avec les clients et les exploitants des ports et des terminaux, l'Administration peut ainsi établir des projections sur les tendances du trafic par produit et secteur. Elle révise ces prévisions chaque trimestre et prend note de toute tendance qui peut avoir une importance significative sur le nombre d'affectations annuelles de pilotage. Elle fait part de cette information à l'industrie, sur demande.

Le graphique ci-dessus montre les prévisions en matière de trafic pour 2003, par secteur. Nous prévoyons que le nombre d'affectations sur la côte atteindra 11 150 en 2003, niveau tout à fait comparable à celui de 2002, soit 11 194. Pour ce qui est du fleuve Fraser, le nombre d'affectations devrait cette année atteindre 1 450, soit pratiquement le même nombre qu'en 2002 (1 461).

Recettes annuelles (milliers de $)



Résultats financiers

En 2002, les recettes annuelles ont atteint 40,6 millions de dollars, ce qui a permis de réaliser des excédents de 622 000 $. Sont compris dans les recettes de l'année 619 000 $ en frais de remplacement de la vedette; il s'agit de droits de 80 $ par embarquement

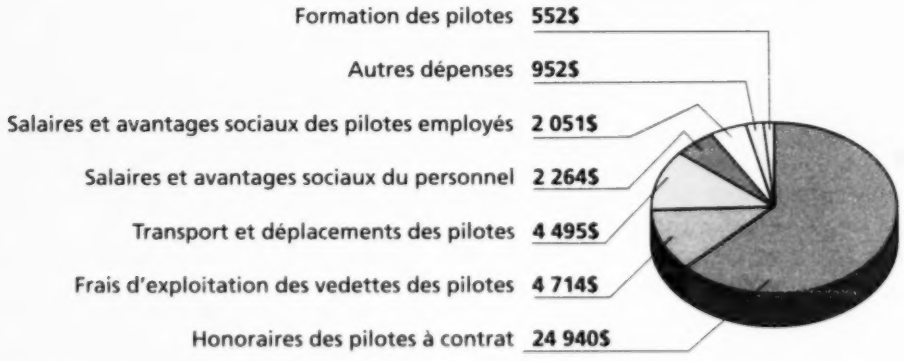
qui doivent servir à financer le nouveau programme de construction de la vedette.

Les dépenses annuelles, pour 2002, se sont élevées à 40 millions de dollars, dont 552 000 $ ont été affectés à la formation des pilotes.

La formation des pilotes expérimentés s'est en effet poursuivie cette année: dix huit d'entre eux se sont rendus à Port Revel, en France, pour s'entraîner sur des modèles réduits avec pilote embarqué. De plus, dans le cadre de la formation sur le système de propulsion Azipod, commencée l'année précédente, vingt-sept pilotes ont suivi en 2002 un entraînement sur simulateur au Star Centre, en Floride. Conformément aux règlements de Transports Canada, tous les pilotes ont également dû suivre au cours de l'année une formation radio. L'Administration est convaincue que ces formations expliquent le taux d'affectations entreprises cette année à se dérouler sans incident, soit 99,921 %.

Le diagramme ci-dessous illustre les principales catégories de dépenses effectuées par l'Administration en 2002.

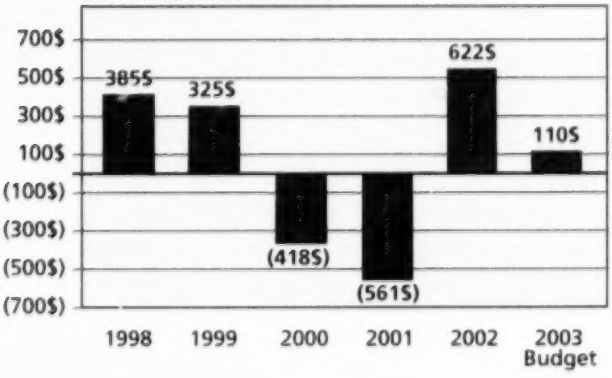
Catégories de dépenses en 2002 (milliers de $)



En 2001, l'Administration a demandé que ses tarifs soient rajustés sur une période de vingt-sept mois se terminant le 31 décembre 2003. L'industrie a appuyé pleinement ce rajustement, qui s'est fait en deux étapes: les tarifs ont d'abord été augmentés de 4,5 % pour la période allant du 1er octobre 2001 au 31 décembre 2002, puis de 4,5 % de plus pour la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2003.

Le budget 2003 prévoit la réalisation d'excédents annuels de 110 000 $, advenant l'attribution de 11 000 affectations côtières et 1 200 affectations fluviales. Depuis sa création en 1972,l'Administration a toujours été viable sur le plan financier et elle gère ses finances de manière à le rester.

Excédents (déficit) annuels en milliers de dollars



Ce graphique illustre les excédents ou le déficit réalisés annuellement. Comme vous pouvez le constater, ces résultats représentent chaque année entre 1 et 2 % des recettes annuelles. L'Administration a adopté une stratégie visant à établir un budget et des tarifs lui permettant de continuer d'afficher chaque année de faibles excédents. Le fait que ses excédents annuels se situent dans cette fourchette constitue toutefois un inconvénient, puisque l'Administration est toujours susceptible de subir les effets d'importantes irrégularités dans le trafic ou d'autres modifications des coûts qu'elle ne peut ni prévoir, ni contrôler.

Construction de la vedette pilote

Le *Pacific Pathfinder* a été mis à l'eau le 18 janvier 2003 dans un chantier naval de Victoria. Grâce à sa coque en aluminium et à la surveillance vigilante qui a été faite de son poids pendant sa construction, le bateau devrait pouvoir atteindre une vitesse normale de près de 26 nœuds. D'une longueur de vingt-deux mètres, elle sera équipé de moteurs ultramodernes et d'un système de propulsion par jet d'eau.

Photo: Pat Van Den Bosch

La vedette devrait entrer en service à Prince Rupert en mai 2003; elle desservira la station d'embarquement de l'île Triple. Étant donné qu'il s'agit de la première vedette de cette taille construite par l'Administration depuis plus de trente ans, nous évaluerons rigoureusement tous les aspects de son fonctionnement et de son rendement après son entrée en service. Ce n'est qu'une fois cette évaluation terminée que l'Administration entreprendra d'établir des plans pour la construction d'une autre vedette et d'en discuter avec l'industrie.

Réalisations sur le plan opérationnel en 2002

- Un apprenti-pilote du fleuve Fraser a obtenu sa licence au cours de l'année.
- L'équipe de direction de l'Administration a poursuivi, en 2002, son programme de visites aux organismes en rencontrant dix d'entre eux. Ces visites semestrielles ont pour but d'améliorer davantage les communications déjà établies avec l'industrie.
- La station d'embarquement saisonnière de l'île Pine a poursuivi ses activités pour une sixième saison; elle a desservi 286 bateaux en 2002, par rapport à 240 en 2001.
- La formation des pilotes expérimentés s'est poursuivie: dix-huit d'entre eux se sont rendus à Port Revel pour une formation sur des modèles réduits avec pilote embarqué. De plus, vingt-sept pilotes ont suivi un entraînement sur simulateur au Star Centre. L'objectif de ce programme est de permettre à tous les pilotes de recevoir une formation sur des modèles réduits avec pilote embarqué ou un entraînement sur simulateur au moins une fois tous les cinq ans.
- Tous les pilotes côtiers et fluviaux, ainsi que les capitaines de vedette de l'Administration, ont suivi un cours de deux jours sur le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (radio).
- La première méthode de gestion des risques liés au pilotage (MGRP) a été mise en place avec succès en 2002. Elle a servi à étudier le règlement des 8 heures et des 105 miles.

Examen de la *Loi maritime du Canada*

L'Administration a présenté un exposé de position au comité d'experts lors d'une consultation qui a eu lieu à Vancouver en novembre 2002. Dans ce document, elle expliquait qu'il est nécessaire, selon elle, de conserver la composition actuelle du conseil de l'Administration, soit deux pilotes, deux représentants de l'industrie, deux membres du public et un président à temps partiel. Cette structure a fait ses preuves et continue de fonctionner parfaitement sur la cote Ouest; il n'existe donc aucune raison impérieuse de la modifier.

Revue ministérielle de dossiers de pilotage en suspens

Recommandation n° 1 du comité

Adoption d'une méthode fondée sur le risque qui servira à désigner ou à réévaluer les zones de pilotage obligatoires.

- La méthode de gestion des risques Q850 a été adaptée par Transports Canada et acceptée par les administrations de pilotage comme méthode fondée sur le risques à utiliser dans la gestion des risques liés au pilotage.
- Le processus de mise en place de la méthode de gestion des risques liés au pilotage (MGRP) et la formation des chefs de projet et des animateurs ont pris fin en juillet 2001.
- Dans la région de pilotage du Pacifique, la première étude effectuée à l'aide de la MGRP avait pour but de revoir le règlement des 105 milles. Un conseiller, embauché à cette fin en septembre 2001, a présenté son rapport aux parties intéressées en février 2002.
- État: terminé.

Recommandation n° 6 du comité

L'Administration de pilotage du Pacifique doit préparer un rapport sur les modifications apportées au règlement des heures et des 105 milles.

- Une étude du règlement des 8 heures et des 105 milles a été entreprise en septembre 2001 à l'aide de la MGRP. Le rapport final de cette étude a été présenté en février 2002.
- Le conseil d'administration de l'Administration a publié sa décision en mai 2002: il n'a apporté aucune modification au règlement. Toutes les preuves présentées au comité de gestion des risques et examinées par lui allaient dans le sens de la décision du conseil.
- État: terminé.

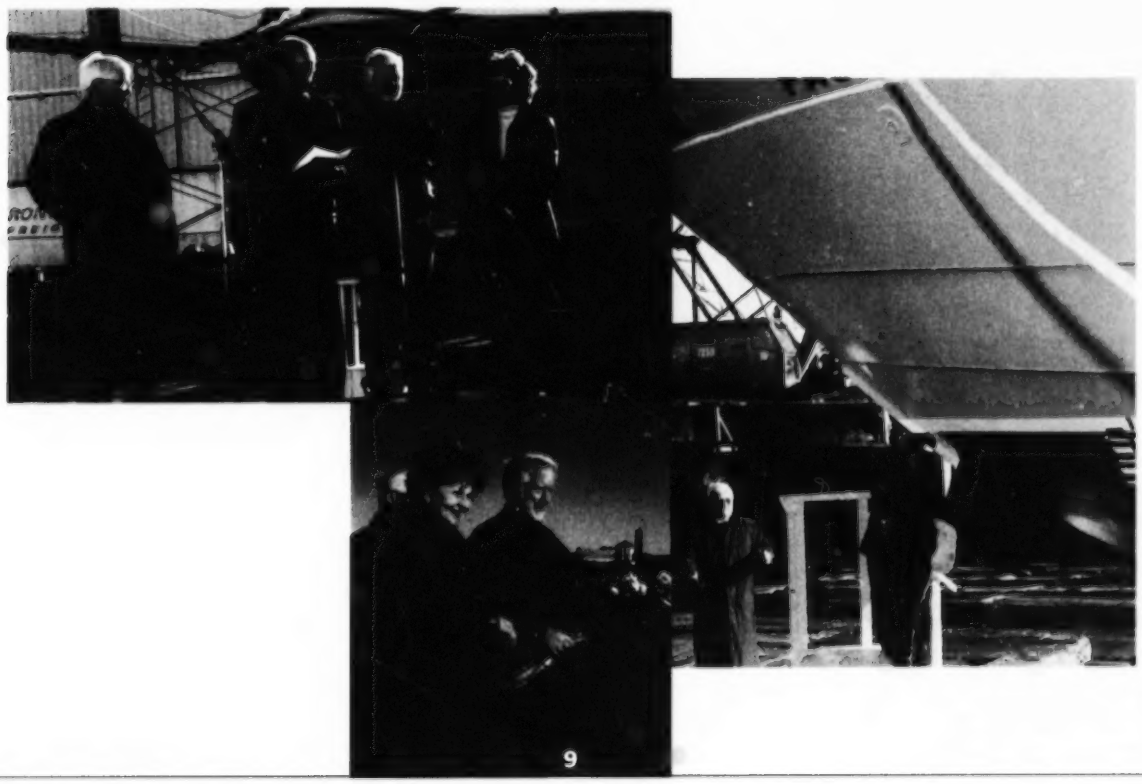


Photo: Pat Van Den Bosch

Recommandation n° 8 du comité

L'Administration de pilotage du Pacifique doit préparer un compte-rendu sur le bassin de candidats qualifiés pour des postes de pilotes, qui paraîtra dans ses rapports annuels.

- Au 31 décembre 2002, la liste d'admissibilité se constituait de 8 candidats qui avaient réussi l'examen de pilotage et attendaient de commencer leur apprentissage.
- De plus, 28 personnes se sont inscrites à l'examen de pilotage cotier prévu pour février 2003.
- Le programme d'initiation de deux ans comptait 15 candidats.
- Compte tenu du taux moyen de départs, qui est de 5 pilotes par année, l'Administration dispose présentement d'un bassin de candidats suffisant pour les 10 prochaines années.
- État: préparer un compte-rendu chaque année.

Recommandation n° 9 du comité

Élaboration et mise en oeuvre d'un système d'évaluation régulière de la compétence des pilotes et de la qualité du service.

- Les administrations de pilotage, la Guilde de la marine marchande du Canada et l'Association des pilotes maritimes du Canada ont adopté un système national en septembre 2001.
- Ce nouveau système permettra d'identifier les lacunes qui subsistent dans la formation des pilotes et dans la mise à jour de leurs connaissances. Il sera réévalué chaque année par le comité de formation et d'examen des pilotes.
- Tous les pilotes brevetés ont subi, en mai 2002, une évaluation globale qui a permis de déterminer le degré de mise à jour de leurs connaissances dans chaque domaine.
- État: en cours.

Recommandation n° 16 du comité

En collaboration avec les pilotes et les autres parties intéressées, l'Administration doit examiner régulièrement tous les aspects de ses activités et documenter les mesures particulières mises en oeuvre pour atteindre ses objectifs d'amélioration de l'efficacité et de réduction les coûts.

- Au cours de l'année, l'Administration a rencontré et consulté 10 agences maritimes en plus de la British Columbia Pilots Ltd., de la Chamber of Shipping of British Columbia et de la North West Cruiseship Association. Ces rencontres ont permis la réalisation des projets suivants:
  - Un fournisseur a été approuvé pour le nouveau bateau-pilote de la station d'embarquement de l'île Pine. La station a ainsi pu maintenir le niveau d'efficacité opérationnelle offert à nos clients.
  - L'Administration a mené à bien la négociation d'emprunts bancaires utilisés pour assumer les coûts de construction du nouveau bateau-pilote. Leur structure permettra à l'Administration d'affecter, sans pénalité, tous les fonds excédentaires disponibles au paiement de la partie variable de l'emprunt, et de réduire ainsi ses frais d'intérêts annuels.
  - L'Administration a entrepris cette année un examen des endroits éloignés qu'elle dessert. Les résultats de cet examen, axé sur l'élimination de l'interfinancement, ont été présentés à l'industrie et feront l'objet de discussions approfondies.
  - Les problèmes liés aux couloirs de navigation du détroit de Haro ont été résolus à la suite de la consultation de toutes les parties intéressées, qui s'est poursuivie durant toute l'année.
  - L'équipage saisonnier du bateau-pilote n'a pas pu travailler à temps plein en 2002, en raison principalement de la diminution du trafic passant par la station d'embarquement de l'île Triple.

Recommandation n° 18 du comité

Des consultations régulières doivent être organisées avec les parties intéressées pour discuter des questions les concernant dans le domaine des finances, des opérations et de la planification.

- L'Administration a poursuivi en 2002 ses efforts visant à adopter une position proactive à l'occasion de ses rencontres avec les parties intéressées.
- Avant la saison des croisières 2002, l'Administration a conduit de longs pourparlers avec l'industrie afin de fixer un tarif juste et raisonnable pour la station de l'île Pine.
- L'Administration est membre associé de la Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC) et assiste aux réunions mensuelles de son comité sur la navigation et le pilotage.
- De plus, l'Administration organise des rencontres avec des représentants de la Chamber of Shipping of British Columbia afin de discuter de questions financières et d'autres questions connexes.
- L'Administration demeure membre actif du Western Transportation Advisory Council (WESTAC) et de la Northwest Corridor Development Corporation (NCDC).
- Les membres du conseil d'administration de l'Administration continuent de visiter régulièrement les principaux ports desservis par l'Administration et d'y rencontrer des représentants.

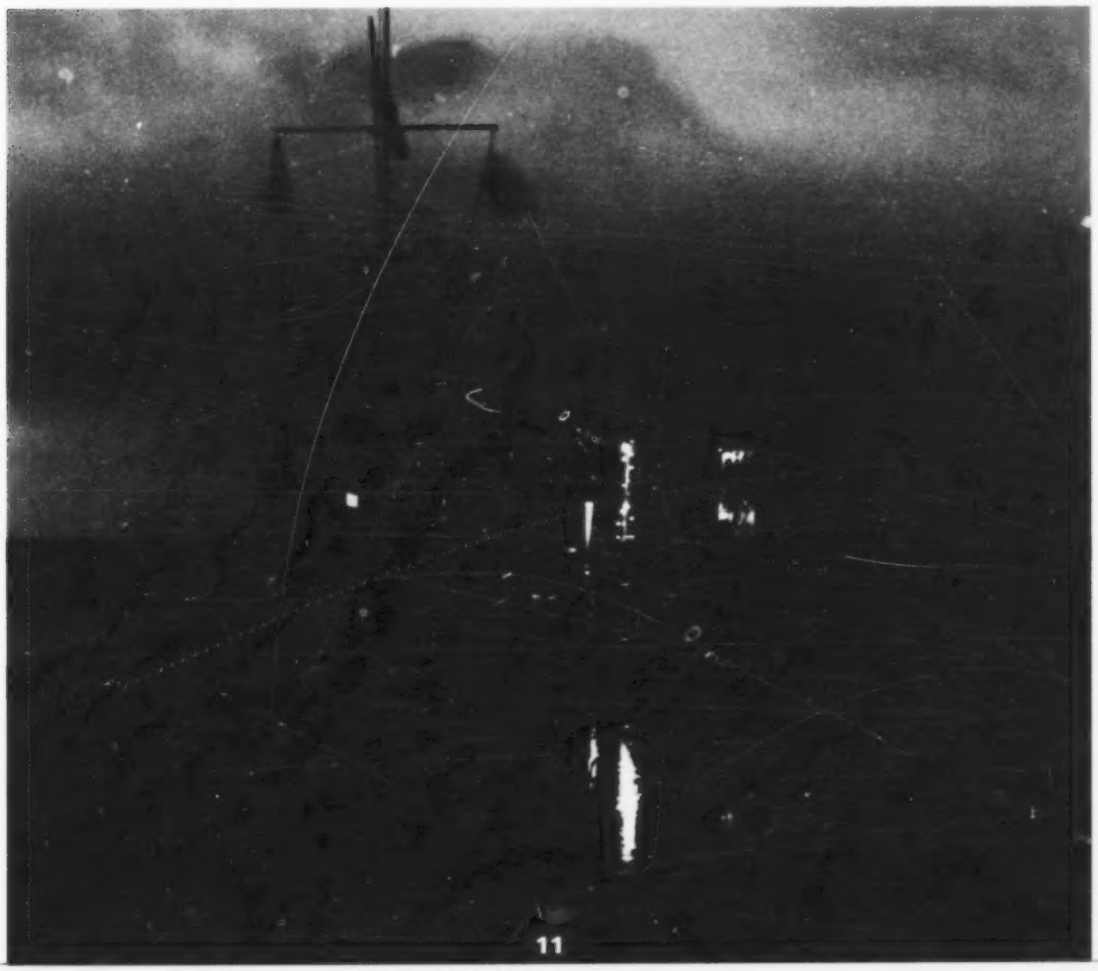


Photo: Dave Roels

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. La direction de l'Administration est responsable de l'intégrité et de l'objectivité des données contenues dans ces états financiers de même que de l'information connexe contenue dans le rapport annuel. La direction a mis en place un système de contrôle interne afin de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la protection des actifs.

Le Conseil d'administration de l'Administration est chargé de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités relatives à la communication de l'information financière et au contrôle interne. Le Conseil exerce ses responsabilités par l'entremise d'un comité de vérification qui se réunit régulièrement avec la direction et le vérificateur independant.

Le vérificateur indépendant, la vérificatrice générale du Canada, a la responsabilité de vérifiier les états financiers de l'Administration et de délivrer un rapport sur ces états financiers.

Le vice-président des Opérations maritimes,

K.G. Obermeyer
le 31 janvier 2003

Le contrôleur,

B.D. Chadwick

Photo: Dave Reeds

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage du Pacifique au 31 décembre 2002 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2002 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances pubiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément, à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice général du Canada

Roger Simpson, FCA
Directeur principal

Vancouver, Canada
le 31 janvier 2003

Bilan

au 31 décembre

(en milliers de dollars)

ACTIF	2002	2001
À court terme		
Encaisse	**2 172 $**	1 769 $
Débiteurs	**3 465**	3 109
Charges payées d'avance	**38**	49
	5 675	4 927
À long terme		
Placements à long terme (note 4)	**726**	1 177
Immobilisations (note 5)	**3 548**	1 637
	9 949 $	7 741 $
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	**3 702 $**	3 428 $
Tranche à court terme des prêts bancaires (note 6)	**339**	–
	4 041	3 428
À long terme		
Prêts bancaires (note 6)	**983**	–
Indemnités de départ	**941**	951
	5 965	4 379
Engagements (note 7)		
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport	**806**	806
Bénéfices non répartis	**3 178**	2 556
	3 984	3 362
	9 949 $	7 741 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

Approuvé par l'Administration:

Le président,

Un membre,

État des résultats et des bénéfices non répartis

pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en milliers de dollars)

	2002	2001
Produits		
Droits de pilotage	**40 512 $**	40 114 $
Intérêts et autres produits	**78**	176
	40 590	40 290
Charges		
Salaires des pilotes à contrat	**24 940**	25 635
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	**4 714**	4 687
Transport et déplacements	**4 495**	4 530
Salaires et avantages sociaux du personnel	**2 264**	2 135
Salaires et avantages sociaux des pilotes	**2 051**	1 891
Formation des pilotes	**552**	861
Services professionnels et spéciaux	**259**	419
Services publics, fournitures et approvisionnements	**170**	171
Locations	**168**	164
Amortissement	**102**	149
Services informatiques	**94**	100
Communications	**66**	65
Frais d'intérêt	**47**	–
Réparations et entretien	**46**	44
	39 968	40 851
Excédent (déficit) net de l'exercice	**622**	(561)
Bénéfices non répartis, début de l'exercice	**2 556**	3 117
Bénéfices non répartis, fin de l'exercice	**3 178 $**	2 556 **$**

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

État des flux de trésorerie

pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en milliers de dollars)

	2002	2001
Activités d'exploitation		
Excédent (déficit) net de l'exercice	**622 $**	(561)$
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Amortissement des immobilisations	**102**	149
Indemnités de départ	**(10)**	56
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors caisse	**(71)**	(64)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**643**	(420)
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	**(2 013)**	(1 165)
Placements	**(1 449)**	(417)
Produits de la cession de placements	**1 900**	1 779
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(1 322)**	–
Activités de financement		
Prêts bancaires	**1 500**	–
Remboursement de prêts bancaires	**(178)**	–
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**1 322**	–
Augmentation (diminution) de l'encaisse	**403**	(223)
Encaisse au début de l'exercice	**1 769**	1 992
Encaisse à la fin de l'exercice	**2 172 $**	1 769 $
Information supplémentaire		
Frais d'intérêt	**47 $**	– $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

Notes aux états financiers

du 31 décembre 2002

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage du Pacifique a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objetif d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* dispose aussi que les tarifs de droits de pilotage doivent être justes et équitables et que, considérés conjointement avec tout revenu d'autres sources, ils doivent fournir un revenu suffisant pour permettre à l'Administration d'assurer son autonomie financière.

Les services de pilotage côtier sont assurés par la British Columbia Coast Pilots Ltd. en vertu d'une entente touchant la prestation de services. Sur le fleuve Fraser, les services de pilotage sont offerts par des pilotes à l'emploi de l'Administration.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices.

2. Principales conventions comptables

Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et se fonde sur la durée de vie utile estimative des actifs suivants:

Bâtiments		20 ans
Bateaux-pilotes		20 ans
Matériel	- communication et autre	10 ans
	- informatique	3 ans
Améliorations locatives		10 ans

Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ aux termes des conventions collectives et des conditions d'emploi. Le passif lié à ces versements est estimé et comptabilisé au fur et à mesure que les indemnités sont constituées par les employés.

Capital d'apport

Les valeurs attribuées aux immobilisations transférées du Canada en 1972 et le coût des biens et du matériel financés avec les crédits parlementaires précédents sont comptabilisés comme capital d'apport.

Régime de retraite

Tous les employés participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. L'employé et l'Administration sont tous les deux tenus de cotiser au régime. L'Administration verse 2,14 $ pour chaque dollar cotisé par l'employé. Si le salaire annuel de l'employé est supérieur à 99 800 $, l'employeur doit verse 15,00 $ pour chaque dollar versé par l'employé pour la part du salaire annuel de l'employé qui est supérieure à 99 800 $. Les cotisations de l'Administration ont totalisé 720 502 $ (2001 – 579 065 $). Ces cotisations représentent l'obligation totale de l'Administration au titre du Régime de retraite et sont portées aux comptes de l'exercice. Les cotisations des employés au Régime ont totalisé 221 038 $ (2001 – 234 638 $).

Placements

L'objectif de la politique de placements à long terme de l'Administration est de maximiser le taux de rendements des placements dans un portefeuille d'obligations du gouvernment du Canada.

Les placements comprennent des obligations et sont évalués au coût historique, au net de l'amortissement des primes et escomptes sur achat. Leur valeur marchande correspond à leur valeur du marché à la fin d'exercice. Les profits et les pertes sur la vente des placements sont réalisés au cours de l'exercice où ils se produisent.

3. Instruments financiers

L'Administration place ses fonds à court terme dans une banque à charte canadienne et dans des instruments garantis du gouvernement du Canada.

Étant donné leur nature à court terme, les débiteurs, les créditeurs et les charges à payer ont une juste valeur qui correspond approximativement à leur valeur comptable.

Puisque les débiteurs ne sont pas concentrés chez un client particulier, le risque de crédit n'est pas important.

4. Placements à long terme

	2002		2001	
	Valeur comptable	**Valeur marchande**	Valeur comptable	Valeur marchande
	(en milliers de dollars)		(en milliers de dollars)	
Obligations fédérales	**428 $**	**466 $**	859 $	908 $
Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation	**132**	**138**	–	–
Obligations de la Société canadienne d'hypothèques et de logement	**166**	**178**	318	325
	726 $	**782 $**	1 177 $	1 233 $

Les placements à long terme arriveront à échéance au cours des cinq prochains exercices. Les variations des taux d'intérêt peuvent influer sur la valeur marchande de ces placements. Le rendement réel de ces placements est de 5,25% au 31 décembre 2002 (5,85% au 31 décembre 2001).

5. Immobilisations

	2002			2001		
	Coût	**Amortissement cumulé**	**Net**	Coût	Amortissement cumulé	Net
	(en milliers de dollars)			(en milliers de dollars)		
Bâtiments	**228 $**	**122 $**	**106 $**	218 $	99 $	119 $
Bateaux-pilotes	**1 306**	**1 203**	**103**	1 306	1 186	120
Matériel						
- communication et autre	**698**	**647**	**51**	698	611	87
- informatique	**271**	**260**	**11**	255	239	16
Améliorations locatives	**48**	**17**	**31**	39	12	27
Travaux en cours-installation de mise à l'eau	**3 246**	**–**	**3 246**	1 268	–	1 268
	5 797 $	**2 249 $**	**3 548 $**	3 784 $	2 147 $	1 637 $

6. Prêts bancaires

	2002	2001
L'Administration a obtenu en mars 2002 un prêt à taux fixe de 1,0 million de dollars pour financer la construction d'une installation de mise à l'eau. Ce prêt vient à échéance en 2006 et le taux d'intérêt est de 5,87%. Les remboursements de capital sont calculés sur une période d'amortissement de 4 ans. En 2002, l'Administration a effectué des remboursements de capital totalisant 170 125 $.	**829 875 $**	– $
L'Administration a obtenu en novembre 2002 un prêt à taux variable de 500 000 $ pour financer la construction d'une installation de mise à l'eau. Ce prêt vient à échéance en 2007 et le taux d'intérêt est le taux préférentiel moins 0,5 % (31 décembre 2002 – 4,0%). Les remboursements de capital sont calculés sur une période d'amortissement de 5 ans. En 2002, l'Administration a effectué des remboursements de capital totalisant 8 333 $.	**491 667**	–
	1 321 542	–
Moins la tranche à court terme	**339 000**	–
	982 542 $	– $

Les deux prêts ne sont pas grantis, mais l'Administration s'est engagée à ne pas donner d'actifs en garantie à d'autres parties.

Au 31 décembre 2002, les remboursements de capital sur ces prêts s'établissent comme suit:

2003	**339 000 $**
2004	**353 000**
2005	**368 000**
2006	**170 000**
2007	**92 000**
	1 322 000 $

7. Engagements

L'Administration a des obligations découlant d'un contrat de location-exploitation à long terme de locaux de bureaux de 66 000 $ par année jusqu'au 31 décembre 2004, et de 76 000 $ par année jusqu'au 31 décembre 2009. Le contrat prévoit aussi le partage au prorata des coûts annuels d'exploitation d'une valeur estimative de 42 000 $ pour 2003.

L'Administration a une obligation découlant d'un contrat de location d'un véhicule de 6 000 $ par année jusqu'au 26 décembre 2005.

Résumé financier historique

(En milliers de dollars)

	1998	1999	2000	2001	2002	*BUDGET 2003*
PRODUITS						
Pilotage	37 277 $	38 911 $	41 487 $	40 114 $	**40 512 $**	*40 790 $*
Intérêts et autres	164	195	215	176	**78**	*50*
	37 441	39 106	41 702	40 290	**40 590**	*40 840*
DÉPENSES	37 056	38 781	42 120	40 851	**39 968**	*40 730*
BÉNÉFICE NET (DÉFICIT)	385 $	325 $	(418)$	(561)$	**622 $**	*110 $*
SITUATION FINANCIÈRE						
Actif à court terme	6 231 $	6 618 $	6 185 $	4 927 $	**5 675 $**	*4 880 $*
Passif à court terme	2 977	3 503	3 590	3 428	**4 041**	*3 000*
Fonds de roulement	3 254 $	3 115 $	2 595 $	1 499 $	**1 634 $**	*1 880 $*
Biens immobiliers et équipement moins amortissement cumulé	515 $	556 $	621 $	1 637 $	**3 548 $**	*3 730 $*

Résumé d'exploitation historique

	1998	1999	2000	2001	2002	*BUDGET 2003*
NOMBRE MOYEN DE PILOTES						
Eaux côtières	110	107	104	106	**101**	*106*
Fleuve Fraser	7	7	8	8	**8**	8
NOMBRE DE MISSIONS						
Eaux côtières	12 232	12 590	13 256	12 037	**11 194**	*11 000*
Fleuve Fraser	1 035	1 186	1 329	1 398	**1 461**	*1 200*
SÉCURITÉ						
Missions sans incidents	99,857%	99,891%	99,897%	99,926%	**99,921%**	